

立法會參考資料摘要

《民航條例》 (第 448 章)

2005 年民航 (修訂) 條例草案

引言

附件 A 在二零零五年五月十日的會議上，行政會議**建議**，署理行政長官**指令**載於附件 A 的《2005 年民航 (修訂) 條例草案》應提交立法會，豁免不參與飛機管理的飛機機主對第三者的法定嚴格法律責任。

理據

香港和海外規管飛機嚴格法律責任的有關規定

附件 B 2. 《民航條例》第 8(2)條規定，如飛機對地上或水上的人或財產造成損失或損毀，而有關的損失或損毀並非因受損人的疏忽而導致或促成，則飛機機主無論是否管理該飛機，均須承擔嚴格法律責任。第 8 條的有關係文載於附件 B。

3. 航空業是資本密集型行業，故航空公司慣常是通過與融資機構的租賃安排購置飛機。根據這類安排，融資機構購買和擁有飛機，然後將其出租予航空公司。融資機構雖然在法律上是飛機機主，但並不管理或控制飛機的運作。原則上，責任應由實際管理飛機而非擁有飛機的人士承擔，因此，在許多其他航空業發展較成熟的地方（如美國、英國、新西蘭、澳洲和新加坡），作為機主的融資機構毋需承擔嚴格法律責任。

改變香港的飛機嚴格法律責任規定的必要性

4. 本港現行的飛機機主嚴格法律責任規定源於 1969 年引入的英國法令，有關規定已過時，與其他地區的慣例脫節。現行規定並不可取，原因如下：

- (a) 要求機主就不受其管理的飛機運作承擔嚴格法律責任，並不公平；
- (b) 雖然融資機構可以就其蒙受的損失或支出向航空公司追討彌償，但相對於嚴格法律責任而言，這些彌償難以提供足夠的保障；融資機構亦要循昂貴的法律訴訟證明其損失應獲得彌償。這會引致香港航空公司在租賃飛機時要承擔較高的租賃費或較多的限制。現有的法例亦無法為飛機融資和租賃行業提供便利的營商環境；
- (c) 上列(b)段所述的情況，不利於香港航空公司進行飛機融資或租賃，因而削弱本港整體航空業的競爭力；及
- (d) 在發生危機的時候，融資機構可能禁止其擁有的飛機在香港運作，以避免承擔嚴格法律責任。雖然這個可能性頗低，但一旦發生，對香港的航空服務以至整體經濟將帶來嚴重的負面影響。

建議修訂

5. 有見及此，我們建議修訂現行法例，使有關嚴格法律責任的規定符合國際慣例。具體而言，我們建議制訂豁免條款，當機主以不附帶機組人員的方式出租飛機（即業內俗稱的“乾租”）且並不管理該飛機的情況下，可免除條例第 8(2)條所規定的嚴格法律責任。要獲得豁免，在造成第三者損失或損毀的事故發生時，該機主需符合以下條件：

- (a) 他已真誠地將該飛機以轉管租約或其他方式出租予他人，而租約期超逾 14 天；

- (b) 該飛機的機組成員並非受僱於該機主；及
- (c) 機主沒有管理該飛機。

6. 建議的修訂只豁免已將飛機出租且沒有管理該飛機的機主；至於管理飛機的人士（如航空公司），仍須承擔嚴格法律責任。以超過 14 天的出租期作為豁免條件，與本港《民航（生死及失蹤者）規例》的要求相符。該規例規定，機主將飛機出租 14 天以上，即可免除機主須承擔的某些法律責任。此外，英國及新加坡豁免飛機機主嚴格法律責任的有關法律也是採用該出租期限。

條例草案

7. 條例草案訂明，在造成損失或損毀的事故發生時，若機主已將該飛機出租予他人，租約期超逾 14 天，機組成員並非受僱於該機主，且機主沒有管理該飛機，則機主毋需承擔嚴格法律責任。草案並訂明，修訂條文不具追溯力。

立法程序時間表

8. 條例草案將於二零零五年五月二十日刊登憲報，並於二零零五年六月一日提交立法會首讀和開始二讀辯論。

建議的影響

9. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議不會影響規例現行的約束力。建議對財政、公務員、生產力、環境或可持續發展均沒有影響。

對經濟的影響

10. 建議使香港航空公司在提升或擴充機隊方面更具競爭力，進而提高整體航空業的競爭力。建議亦令香港的規管機制符

合國際慣例，並改善飛機融資業務的經營環境，消除在危急情況下航空服務中斷的風險。這有利於鞏固香港的國際和區域航空中心地位。在競爭政策方面，有關建議值得支持。

公眾諮詢

11. 我們已諮詢了立法會經濟事務委員會、航空諮詢委員會、航空公司和金融界的意見。他們支持建議。

宣傳安排

12. 我們會在二零零五年五月十八日發出新聞稿，並安排發言人解答查詢。

查詢

13. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請與經濟發展及勞工局首席助理秘書長(經濟發展)陳維民先生(電話：2810 2687) 聯絡。

經濟發展及勞工局
二零零五年五月十八日

本條例草案

旨在

修訂《民航條例》以豁免若干人士，使其無須承擔該條例就飛機所導致的對地上或水上的任何人或財產的損失或損毀而施加的嚴格法律責任。

由立法會制定。

1. 簡稱

本條例可引稱為《2005年民航(修訂)條例》。

2. 在某些情況下就侵犯、妨擾或地上或水上損毀而言的法律責任

《民航條例》(第448章)第8條現予修訂 —

(a) 在第(4)款中 —

(i) 在“在本條”之前加入“除第(5)款另有規定外”；

(ii) 廢除“對飛機有管理權”而代以“管理飛機”；

(b) 加入 —

“(5) 如在導致第(2)款所述的實際損失或損毀時 —

- (a) 有關的人已根據租賃合同或其他安排，真誠地將有關的飛機以轉管租約形式或其他方式出租予任何其他人，而租期超逾 14 天；
- (b) 該飛機的機組成員中無人受僱於該有關的人；及
- (c) 該有關的人沒有管理該飛機，

則該有關的人不屬本條所指的飛機的機主。”。

3. 保留條文

如《民航條例》(第 448 章)第 8 條第(2)款所述的實際損失或損毀是由一宗在本條例生效日期前發生的事故所導致，則在緊接該日期前有效的該條條文繼續就該損失或損毀而適用，猶如本條例未曾制定一樣。

摘要說明

本條例草案的目的是修訂《民航條例》(第 448 章)第 8 條，豁免飛機機主，使其在出租飛機(不連機員)為期超逾 14 天且並不管理飛機的情況下，無須承擔飛機導致地上或水上的人或財產的損失或損毀的嚴格法律責任。此項修訂旨在使香港的航空法例符合海外的普遍慣例。

章：	448	民航條例	憲報編號	版本日期
條：	8	在某些情況下無須負上侵犯或妨擾的法律責任		30/06/1997

(1) 如有飛機在離地面某一高度飛過任何財產，只要根據第2A條所作出的命令中、根據第3條所訂立的規例中或第13(6)條所指明的成文法則中適用於該情況的條文已獲遵從，以及第4條沒有被違反，而該高度是在顧及該情況中的風、天氣及所有情況下是屬合理的高度，則不得單以如此的飛行或其中所發生的一般事故為理由而提起侵犯訴訟或妨擾訴訟。（由1997年第66號第6條修訂）

(2) 除第(3)款另有規定外，凡有正在飛行、起飛或着陸的飛機或在其內的人或從其墮下的物件或人，對地上或水上任何人或財產導致實際損失或損毀，則除非該損失或損毀是由容受該損失或損毀的人的疏忽所導致或促致，否則無須證明有關的疏忽、意圖或其他訴因即可就該損失或損毀追討損害賠償，猶如該損失或損毀是由該飛機的機主的故意作為、疏忽或失責造成一樣。

(3) 凡實際損失或損毀是一如第(2)款所描述般導致，而且—

(a) 只可憑藉第(2)款就該損失或損害追討損害賠償；及

(b) 除飛機的機主外，另有其他人須負上就該損失或損毀支付損害賠償的法律責任，

則該機主有權就有關該損失或損毀的申索獲得該人的彌償。

(4) 在本條中，“機主”(owner)，就飛機而言，包括在當其時或在某一有關時間對飛機有管理權的人。

(1994年制定)